

第9章

地域統合と多国籍企業

——メルコスルにおける自動車産業政策と企業行動——

はじめに

グローバル化が世界的に進行している。生産、流通、金融などの経済活動が国境を越えて営まれている。他方、世界経済では、リージョナル化が進行している。隣接する国の間での経済関係が発展、深化している。経済関係を強固にするため各国が共同して協定を結び、制度を定めている。こうした制度的なリージョナル化は、域外に対して閉鎖的な側面をもつが、グローバル化と全面的に対立するものではない。ときに補完的である。グローバル化とリージョナル化が並行して進展しているのは、そのためである。グローバル化を一気に進めることが政治的、経済的あるいは手続き的に困難と予想されるとき、まずは一定の地域内で交渉によって地域貿易圏などをつくり、その後世界に対して貿易その他を自由化することも可能である。

グローバル化、リージョナル化はともに、それが事実として進行しているという側面だけではなく、何らかの政治経済的な意図によって制度的に推進されているという側面をもつ。つまり背景にグローバリズム、リージョナリズムがある。そしてグローバリズム、リージョナリズムはともに優勢な国家あるいは地域による覇権主義という側面をもつ。政治経済的に劣勢な国家による地域統合は、覇権主義に対抗して、漸進的にグローバル化する世界に参加する方法の一つである。

グローバル化はラテンアメリカも巻き込んでいる。ラテンアメリカ諸国は、開発政策の転換、すなわち輸入代替工業化政策の放棄と経済自由化・開放以降、グローバル化への対応を迫られてきた。こうしたなかで、メルコスル(南米南部共同市場、アルゼンチン、ブラジル、パラグアイ、ウルグアイが加盟)が着実な進展をとげている。メルコスル諸国は、グローバル化の強い圧力のなかで、それを一方的に受け入れることなく、まずは域内の貿易を自由化し、それを通じて地域統合のもつさまざまな利益を享受することによって、開発を確固たるものにしつつある。

本章は、地域統合を通じる開発の実現と多国籍企業の経営戦略の相互関連を、メルコスルにおける自動車産業を例に議論することを目的とする。地域統合を議論するにあたって多国籍企業をとりあげるのは、多国籍企業が、政府(各国政府および地域統合のための各国政府間組織)とともに、地域統合の重要な担い手であるからである。多国籍企業は、政府が地域統合のための制度的枠組みを用意するのに対し、投資、生産、貿易、技術移転などを通じて地域統合を現実に推進する。多国籍企業なしでは地域統合と、それを通じる世界経済への統合という目標は実現し難い。このことは自動車産業で顕著であるが、他の産業でも大なり小なり同じである。自動車産業をとりあげるのは、それが広範な関連産業をもち多数の雇用をかかえ産業発展の主導セクターであり、メルコスルのなかで特別の重要性をもっているからである。

こうして多国籍企業は地域統合の推進者となりえるが、その目的が世界的規模での市場支配と利潤の最大化である以上、地域統合や開発の目標と対立することがありえる。多国籍企業はその経済力の発揮、ときに政治力の発揮によって、地域統合や開発を歪め挫折させるかもしれない。そこで、政府と政府間組織には、多国籍企業を地域統合という目的に沿って規制していくことが課題となる。

本章では、以下を議論する。すなわち、

- (1) メルコスル加盟国が地域統合を通じて自動車産業をどのように発展させたか、その過程で産業のほぼ唯一の担い手である多国籍企業をいかに

利用したか。

(2) 多国籍企業はメルコスルの自動車政策にどのように対応したか、また自らの利益に沿うように政策をどのように変更し、あるいは政策立案に関与したか。

(3) 上記(1),(2)によって自動車産業は発展したのか、それとも発展しなかったのか、多国籍企業は発展にどのような利益をもたらしたか、不利益はないか、発展の遅れ、不利益がある場合、どのような政策が必要か。

上記のうち(3)の地域統合の利益については、伝統的な貿易論においては貿易創出効果・貿易転換効果、直接投資創出効果・直接投資転換効果といった静学的経済効果があげられてきたが、より重要なのは規模経済効果、学習効果などの動学的経済効果である。本章ではこれらの点を中心に検討する。

第1節 自動車政策の枠組み

メルコスル加盟国の自動車生産は1996年で212万台（うちブラジル180万4000台、アルゼンチン31万3000台、ウルグアイ3000台。パラグアイは生産なし）、97年はブラジル206万7000台、アルゼンチン44万6000台で、両国を合わせると250万台を超えた（ウルグアイとパラグアイはデータなし）。また国内販売は96年で216万1000台（うちブラジル173万1000台、アルゼンチン37万6000台、ウルグアイ2万9000台、パラグアイ2万5000台）であった⁽¹⁾。こうしたメルコスルの自動車生産は、多数の企業とりわけ多国籍企業によって担われているが、後に詳しく述べるように、メルコスルの形成がさらに多数の新規投資を促している。既存のプラントおよび新規プラントのほとんどはアルゼンチン、ブラジル両国にある（表1）。

アルゼンチン、ブラジルでは1950年代末以降政府の強力な保護のもとで自動車産業が育成されてきた。80年代末からは経済自由化の一環で従来の輸入禁止を撤廃し、また関税を大幅に切り下げるなどの措置をとったが、それは

表1 メルコシスの自動車産業の概要

	アルゼンチン	ブラジル	パラグアイ	ウルグアイ
人口 (100万人, 95年)	35.0	155.8	5.0	3.2
GDP (10億ドル, 95年)	231.1	688.1	9.4	13.4
1人当りGDP(ドル, 95年)	6,603	4,417	1,880	4,187
自動車生産 (台, 96年)	312,910	1,804,328	—	2,703(輸出向け)
国内販売 (台, 96年)	376,109	1,730,791	24,959	28,804
国産 (台, 96年)	215,107	1,506,783	—	—
輸入 (台, 96年)	161,002	224,008	24,959	28,804
輸出 (台, 96年)	109,041	296,273	—	3,553
プラント (操業中) かつこ内はプラント数	A. y. L. Decaroli (1) Chrysler (1) (97年操業) Ciadea (Renault) (1) El Detalle (1) Fiat Auto (1) (96年操業) Ford (1) GM (1) (94年操業) Iveco (1) M. Benz (1) Scania (1) Sevel (Peugeot) (1) Toyota (1) (97年操業) VW (1)	Fiat Auto (1) GM (2) M. Benz (2) Scania (1) Toyota (1) VW (4) Volvo (1)	Toyotoshi (Toyota) (1) (97年操業)	Nordex (Peugeot) (1) Oferol (Citroën) Santa (1) Rosa (Renault) (1) (97年操業)
プラント (建設中) かつこ内はプラント数 (ブラジルは部品工場を含む)	GM (1)	Agrale/Navistar (1) Chrysler (1) Chreler/BMW (1) Fiat Auto (2) Ford (1) GM (4) Honda (1) Iveco (Fiat G.) (1) M. Benz (1) Renault (1) Toyota (1) VW/Audi (1) Volvo (1)	—	Diresur (1) (97年操業)

(出所) ANFAVEA [1997], ADEFA [1997]より作成。

自動車産業の発展を放棄するものではなく、経済開放・自由化という大きな枠組みのなかで、自動車産業を育成し競争力を強化するためのものである。

アルゼンチン、ブラジルに限らず、自動車産業育成の障害の一つは市場の狭隘性であった。メルコスルは市場の狭隘性を打破する手段であった。メルコスルが正式に発足したのは1995年であるが、その起源は10年前の85年のアルゼンチン、ブラジル両国首脳のイグアスでの会談に始まる。この場で経済統合の意思が確認され、86年には経済統合プログラムが決められ、個別産業ごとに交渉がなされた。88年には統合協力発展条約が結ばれ、それまでの個別的な交渉ではなく一括して関税および非関税障壁を段階的に切り下げる事が定められた。さらに91年にはパラグアイ、ウルグアイを加えて、アスンシオン条約が結ばれ、メルコスルの発足が決められたが、自動車産業については、上述のような経緯から、アルゼンチン、ブラジル両国の間で特別の取り決めが存在していたのである。

アルゼンチン、ブラジル二国間の交渉はまず1988年に、一定の範囲内で自動車貿易を自由化する協定（プロトコール21）が締結された⁽²⁾。90年に同協定は両国の経済補完協定第14号に盛り込まれた。プロトコール21は、両国間の割当ての範囲内で完成車の輸出入を自由化する（その規模は、89年5000台、90年と91年1万台、92年2万台、93年2万5000台、94年3万5000台）、自動車部品に関してはメーカーごとに輸出に見合う輸入について関税を免除する、の二つを主要内容としていた（政策の概要については表2参照）。しかし現実にはこれらは守られず、アルゼンチン側の大幅な入超となった。

経済補完協定第14号では、1994年末まではアルゼンチン、ブラジルがそれぞれ独自の自動車政策を維持することを認めていた。そこでアルゼンチンは91年に自動車産業の振興を目的に独自の自動車規則（Régimen Automotoriz）を制定した。自動車規則は、すべての自動車メーカーに適用され、メーカーごとに輸出入（外貨バランス）の均衡と一定の国産化率を条件に、輸入関税に恩典を与えるものである。恩典の取得には投資を含む事業計画の提出が義務づけられ、外貨バランスを超える輸入についてはクォータが設けられた。自

表2 メルコスルの自動車政策の枠組み

〔1991～99年の枠組み〕

(1)ブラジル・アルゼンチン自動車協定（プロトコール21）

一定の国産化率達成を条件に二国間で関税免除枠を設定し総量規制を実施
対象は二国間に生産拠点をもつ企業（一国しかもたない企業には特別枠）

〔ブラジル・アルゼンチン暫定貿易覚書（1996年1月）〕

1999年までの暫定措置。両国の自動車規則を尊重。メーカーごとに輸出入を均衡させ、それを条件に輸入を免税。2000年の統一規則への移行・共同市場形成（台数制限撤廃）を前に、両国の貿易均衡のために条件整備。

(2)アルゼンチン自動車規則（1991年1月施行・96年1月一部改正）

全メーカーに適用

（メーカーごとに）輸出入バランス（1：1）と一定の国産化率達成を条件に関税恩典を供与

輸出入は1：1

国産化率（1－域外部品FOB/国内卸売価格）

62.5%（1997年）→65%（98年）→67.5%（99年） 新モデル特例50%（3年間）

恩典 域外 完成車 2%（1994年）→20%（99年）（通常30%）

部品 2%（通常20%）

域内 完成車 0%

部品 0%

(3)ブラジル自動車規則（MP1761, 1996年1月施行）

申請メーカーのみに適用（現実にはトヨタのみ非適用）

（メーカーごとに）輸出入バランス（1：1）と一定の国産化率達成を条件に関税恩典を供与

輸出入は1：1

国産化率（1－域外部品CIF/生産コスト合計）

60% 新モデル特例50%（3年間）

恩典 域外 完成車 35%（1996年）→20%（99年）（通常70%（1996年）→35%（99年））

部品 2.7%（1996年）→10.8%（99年）（通常18%）

域内 完成車 0%

部品 0%

〔2000年以降の枠組み〕

(4)メルコスル統一自動車規則

詳細未定だが、メルコスル審議会（CMC）決定第29号（1994年）によれば、域内自動車関連製品の自由化、自動車・同部品の対外共通関税の設定、域内競争を歪める各国インセンティブの撤廃を含む共通自動車制度の創設が予定されている。

〔出所〕 A社提供資料その他より作成。

自動車規則は、産業の近代化を実現するものであったが、アルゼンチンで車を製造していないメーカーには高率の輸入関税が課せられることになり、保護主義的な性格をもった制度であった。アルゼンチン市場から排除される危険を感じた外国メーカーは、アルゼンチン市場と将来のメルコスル市場を狙って、新規投資を増加させた。

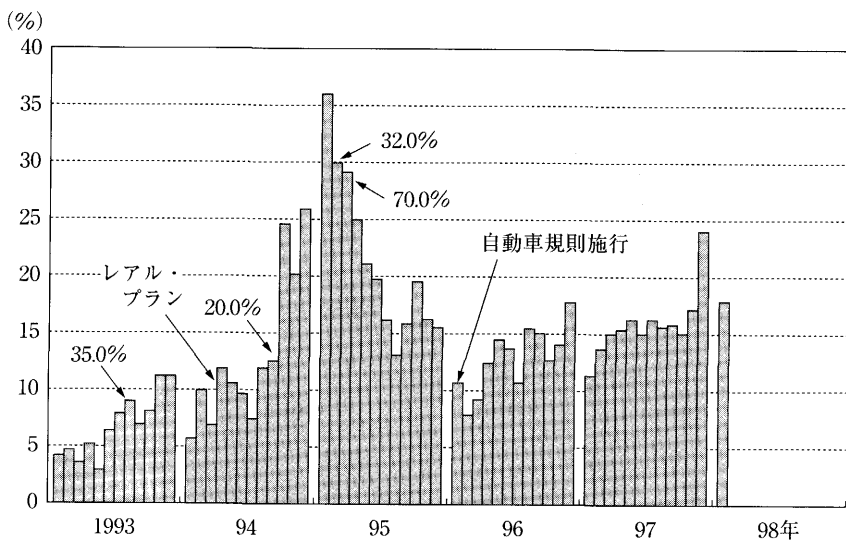
1994年12月には、メルコスルの最高決議機関である共同市場審議会(CMC)で、域内自動車・部品の貿易完全自由化、域外共通関税の設定、域内での競争を歪める各国の奨励措置の撤廃を主な内容とするメルコスルの共通自動車制度を2000年1月に発足させることと、その具体的内容を詰めるための協議機関の設置を決めた。

同月にはまたアルゼンチン、ブラジルの二国間で自動車協定が結ばれた。その目的は、それぞれの国で自動車産業の発展を確固としたものとするため、2000年までの経過的な措置として、現存の自動車政策の維持を確認するとともに、両国間の自動車、自動車部品の貿易を活発にさせることであった。具体的には、95年1月以降両国間で完成車の関税の免除、一定の条件で双方の自動車部品を国産品として扱うこと、アルゼンチンの自動車規則の99年末までの存続、大衆車に対して税制恩典を定めたブラジルの自動車規則の存続などを確認した。

アルゼンチンが保護主義的な自動車規則を制定したのに対し、ブラジルは一貫して輸入関税を引き下げてきた。その結果大幅な黒字であった貿易収支は次第に縮小した。とくに1994年7月の新通貨レアル導入以降インフレが収束して購買力が高まり、また消費者金融が拡大されたこともあって、自動車輸入は急激に増加し、国内販売に占める輸入自動車の比重は大幅に上昇した(図1)。ブラジルでは94年11月以降貿易収支が赤字に転じたが、自動車はその最大の要因であった。そこで政府は95年2月に関税を20%から32%に引き上げ、次いで3月には暫定的に70%とした。

さらに1995年6月ブラジル政府は、貿易収支の改善と自動車産業の投資・輸出振興を目的として、暫定措置(MP)第1024号を公布した。そのなかで95

図1 ブラジルの国内自動車市場における輸入車の比重 (1993~98年)



(注) 図中の数字は輸入関税率。

(出所) ANFAVEA, 1995年6月付資料およびCarta de ANFAVEA, agosto de 1997, fevereiro de 1998より作成。

年6月14日から12月までの自動車輸入台数を95年のその日までの輸入台数の50%とするというクォータ制を導入した。他方で、自動車(トラクター、特殊車を含む)、同部品メーカーに対して輸出入の均衡と一定の国産化率を条件に、部品・原材料、機械設備の輸入に対する関税の優遇措置(18%を2%)、機械設備の加速度償却の恩典を与えた。

このMP第1024号はその後部分的に修正された⁽³⁾。その理由の一つには、輸入クォータがメルコスル諸国に対しても適用されたため、とくにアルゼンチンから強い批判を受けたためである。両国の自動車貿易自由化交渉が難航し、さらにメルコスルの先行きにも暗雲を投げかけた。そこでブラジルは輸入クォータの適用からアルゼンチンを除いた。もう一つの理由は、輸入を制限する輸入クォータと既存メーカーを優遇する規則に対する先進諸国からの批

判である。ブラジルは当初、国際収支上の理由をあげGATT第18条Bに基づいて防御したが、95年10月MP第1024号はWTOの場で検討に付され、国際収支委員会の勧告に基づき、輸入クォータ制を撤廃した。しかし70%の関税を含むその他の措置は継続された。

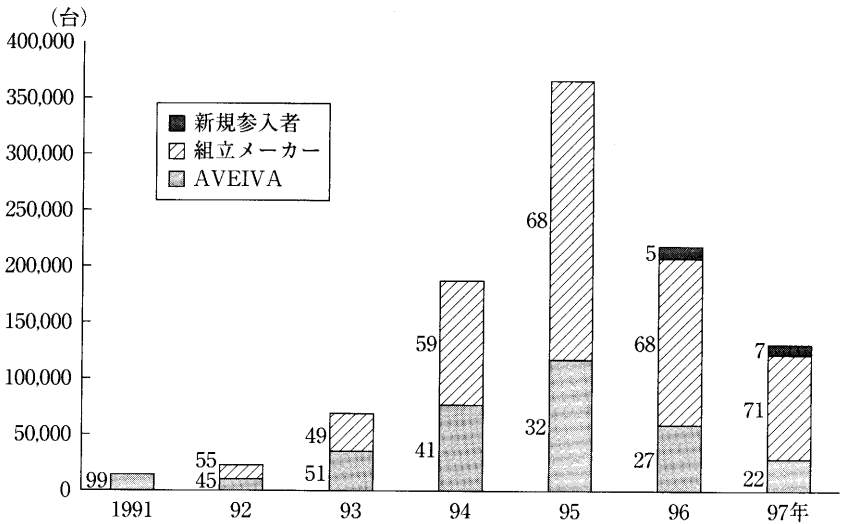
ブラジルは、メルコスル発足を前にして、1995年12月にMP第1235号とその施行令である政令第1761号（施行令はその後改正）により包括的な自動車規則を定めた。それは、MP第1024号を引き継いだものであるが、新たに完成車輸入の輸入関税の減免（70%を35%）を定めた。この結果、自動車規則にしたがい恩典を受けようとする企業は、輸出入の均衡（完成車を含め輸出入が1：1）と一定の国産化率（60%、新規投資企業は3年間は50%）を条件に、完成車、部品・原材料、機械設備を優遇関税（部品・原材料は97年55%、98年40%、99年40%減税、機械設備は99年まで90%減税）で輸入できることになった。

自動車規則は基本的にはアルゼンチンのその踏襲である。アルゼンチンとの違いは、自動車産業の発展段階の違いから国産化率、輸入関税率に差があることと、ブラジルの場合は、アルゼンチンと異なり、奨励措置を受けるかどうかはメーカーの自由であるという点である（実際にはトヨタを除いて全メーカーが奨励措置の枠組みで生産）。

新たな規則が導入された背景には、貿易収支の改善とともに、アルゼンチンの自動車規則、アルゼンチンとブラジルの二国間自動車協定以降、欧米の自動車メーカーがアルゼンチン投資を活性化させブラジルへの輸出を増加させているという事情があった。

もう一つ重要な理由は、輸入増加に対するブラジルの既存メーカーの危機意識である。関税の低下が自動車輸入を増加させたことはすでに述べたが、その約半数は実は既存のアSEMBラーによるものであった。アSEMBラーは、輸入自由化のなかで市場でのシェアを拡大するため、大衆車を中心に生産を行うとともに、それ以外の比較的高級な車を輸入するという政策をとっていた。ところが、国内需要の拡大と多様化によってアSEMBラー以外の輸入が増加した（図2）。それは既存のメーカーにとっては自らの生産基盤と市場を

図2 ブラジルの自動車輸入台数と輸入者 (1991～97年)



(注) 図中の数字は構成比 (%)。1997年は1～6月。AVEIVAは自動車輸入業者協会会員企業。新規参入者は自動車暫定規則以降の参入企業。

(出所) AVEIVA, *Informativo da AVEIVA*, julho de 1997より作成。

危うくするものであった。自動車規則によるクォータ制は、新規にブラジル市場に参入する輸入車への参入阻止の機能をもっている。輸出入の均衡原則と国産化率は、たとえ自動車規則に対応して新規に自動車メーカーが参入したとしても、それまで生産基盤のなかったそれらの企業には不利となる規則であった。ブラジルの1994年以降の自動車政策は既存のアSEMBラーの影響力のなかで策定されたのである⁽⁴⁾。

ブラジルの自動車規則制定を受けて1996年1月にアルゼンチン、ブラジルの間で新たな自動車協定が結ばれた。それは、双方の自動車規則を容認するとともに、2000年に統一自動車規則を定めることを再確認した。協定は、アルゼンチン、ブラジルの間での自動車および部品輸入について、各メーカーごとに、それが域内向けを含めて輸出によって相殺されることを条件に、輸入関税をゼロとすることを定めた。また、新製品、モデルの平均国産化率を

当初の3年間に50%とすることを決定した。

ブラジルはさらにMP第1532号(1996年12月)によって、後進地域である北部、東北部、中西部で新たに自動車、同部品を製造する企業に対して、1999年まで機械設備の輸入関税免除、原材料・部品の輸入関税90%減税、完成車輸入関税50%減税を、さらに連邦間接税の一種である工業製品税の減免(機械設備については免税、原料・部品については45%減税)などを認めた。この措置に加えて、各州政府は、企業誘致のため競って、州間接税である商品流通税の減税などを定めた。アジア企業を含め多くの投資計画が発表されたが、その実現は不確実性が大きい。

これらブラジルの自動車規則は、国産品使用と輸出入均衡要求を禁止したWTOの貿易に関する貿易関連投資措置協定(TRIMs協定)に違反するとして各国の批判を受けたが、ブラジルは、TRIMs協定が発展途上国に5年間の経過期間を与えているなどの理由をあげ、反駁した。他方でブラジルは二国間交渉で一定枠の完成車輸入について免税(35%)するなどの措置をとった。これに対して、米国など自国の企業がメルコスルに生産拠点をもつ国々のブラジルに対する矛先は鈍いものであった。自動車規則に従い、新たに多くの自国企業がブラジルに生産拠点を設けたことが、さらに矛先を鈍いものとさせた⁽⁵⁾。

アルゼンチン、ブラジルの自動車規則はともに、輸入に対して高関税を課す一方で、国内での生産と新規の投資に対して関税の減免その他の恩典を与えることによって、自動車生産と輸出の増加を図るものである。アルゼンチン、ブラジルの間での協定は、両国での分業を発展させ産業の補完関係を強化し、それを通じて双方の自動車産業を発展させようとするものである。これらの規則はともに新規に企業が市場に参入し生産することを奨励している。しかし、後発の企業には高い国産化率の達成、販売網の育成などの障壁があり、規則は既存企業に有利に働くことは否定できない。

第2節 多国籍自動車メーカーの対応

メルコスルの自動車産業政策は、自動車メーカーに新たな対応を迫っている。それは単にメルコスルの自動車産業政策に対してだけではない。自動車メーカーには、グローバル化というより大きな枠組みへの対応とリージョナルなメルコスルへの対応をどう調整するかが求められている。統合的な経営政策、戦略を実現できた企業のみがメルコスルにおいて勝者になりえる。

1. グローバルな生産

多国籍自動車メーカーはメルコスルを世界の自動車生産の拠点の一つとして位置づけ、コンパクト・カーを中心に世界市場向けのワールド・カーの生産を計画している。かつて「ワールド・カー」は存在したが、それは基本設計が母国で行われていたものの実際には細かい点で仕様が異なっていた。製品市場の性格(消費者の好み)、国産化率など自動車政策が各国によって異なるからである。

そうした「ワールド・カー」の例がGMのJカーであった。1981年に米国、ヨーロッパで生産が開始され、80年代半ばにはJカーの異なるバージョンが米国、西ドイツ、ベルギー、英国、オーストラリア、南アフリカ、日本(いすゞ)とともに、ブラジルで生産された。Jカーではエンジンはブラジル、オーストラリアから供給された。ブラジルは米国とヨーロッパ向け、オーストラリアはアジアと南アフリカ向けであった。しかし現実には各国で仕様が異なるとともに多くの部品が共通ではなかった。その結果コストが上昇し、「ワールド・カー」計画は放棄された⁽⁶⁾。

これに対して現在では製品の仕様は世界共通であり、調達する部品も世界共通なものが求められている。世界的な規模での企業間の競争の激化が製品と部品の共通化を迫っている⁽⁷⁾。市場で勝者になるには、いかに開発期間を短

縮し、それによって市場のニーズに対応するかが問われている。製品、部品の共通化は、開発期間を短縮し、また開発コストを削減する。さらに重要なのは、製品、部品の共通化が生産コストを削減することである。

こうした製品、部品の共通化は市場の変化と無関係でない。コンパクト・カー市場の拡大である。これにはいくつかの理由がある。とくにヨーロッパでは都市の車道のスペースが限られ伝統的にコンパクトな車が選好されてきたが、これに加えて環境問題がコンパクト・カーへのシフトを強めている。米国では、自由主義的な経済政策によって所得分配が悪化し、低所得者がコンパクト・カーを求めたという事情があった。コンパクト・カーへの需要はまた先進国での経済成長が全体に緩慢化したことにも起因している。

さらに重要なのは発展途上国の市場である。価格の低いコンパクト・カーへの需要は発展途上国で強い。とくに新興市場を中心とした経済成長と自動車購買層の拡大がコンパクト・カーへの需要を高めたのである。

こうしたさまざまな事情がコンパクト・カー開発競争と、コスト引下げ競争を促してきた。競争に勝利するには、世界を市場とし、部品を世界共通にすることが不可欠となった。本来の意味のワールド・カーの生産が目指されているのである。

これまではモデルごとにプラットフォーム(車台)は異なっていた。さらにモデルごとに組み付けられる部品が異なっていた。それは当然ながら開発、生産コストを高める。しかも消費者の需要を喚起するために多様なモデルを開発し、頻繁にモデルチェンジを繰り返した。多数のモデル開発は市場の変化を考慮すれば「過剰設計」^⑧であった。それは自動車価格を高めた。

コンパクト・カーを中心とする世界仕様車の生産、部品の共通化はともにコスト削減を目標としている。しかし、他方で多様なモデルへの市場の期待も大きい。こうした相反する市場の要請に対するメーカーの対応がプラットフォームの共通化である。車の土台ともいべきプラットフォームを共通化し、ボディなど上物でモデルごとに差別化しようとするものである。

メルコスルでもコンパクト・カー、小型車が重視されている。これは中所

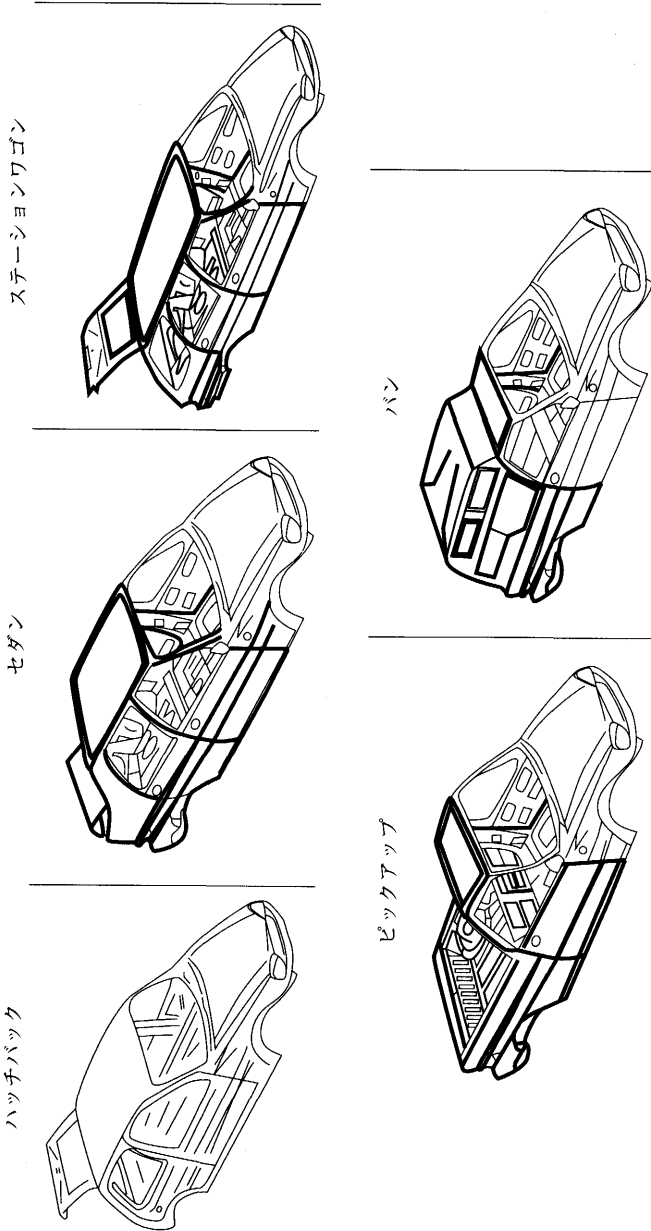
得国をメンバーとするメルコスルでは当然のことであるが、中大型車が中心で多様なモデルによって製品を差別化し高所得層を目標とする従来の製品戦略⁽⁹⁾からすれば大きな転換である。転換の背景には、1992年以降ブラジル政府が1000cc以下のコンパクト・カーを税制上優遇し、その結果低価格のコンパクト・カーの市場が飛躍的に拡大した事情があった。また後発のフィアットがコンパクト・カー、小型車で市場でのシェアを飛躍的に増大させたことがある。自動車メーカーは潜在的な自動車市場の大きさを知ったのである⁽¹⁰⁾。96年ではブラジルで生産された乗用車、ワゴン車の56%がコンパクト・カーであった⁽¹¹⁾。

これらコンパクト・カーはヨーロッパその他で開発されたもので、かつては仕様が各国で多少とも異なっていたが、自動車メーカーは、新たなモデルの投入を契機に、従来の製品を世界仕様のものに替えている。世界仕様化とともに、プラットフォームの共通化が図られている。フィアットのパリオ(Palio)の場合、基本設計はイタリアだが、詳細設計はブラジルで行われた。パリオはフィアットの「178計画」というワールド・カー構想の最初のモデルである。「178計画」は、ブラジルでハッチバック・タイプのパリオ、ステーションワゴン・タイプのパリオウイークエンド(Palio Weekend)、178ピックアップ、178バンの生産、アルゼンチンではセダン・タイプのシエナ(Siena)を生産するものである⁽¹²⁾。これらの五つのボディ・タイプはプラットフォームを共通にし、さらにボディの一部を共通にしている(図3)。これらの車はブラジルあるいはメルコスル市場だけでなく、世界市場を念頭においている。

世界仕様車の生産は部品をも世界共通なものにするが、その結果当然のことながらグローバルな視点からの部品調達(global sourcing)が目指されることになる。例えば、ブラジルのGMの自動車はGMのドイツの子会社オペル(OPEL)によって開発されたものがベースとなっているが、その部品調達の決定はGMの国際的な購買組織によってなされる方向にある⁽¹³⁾。

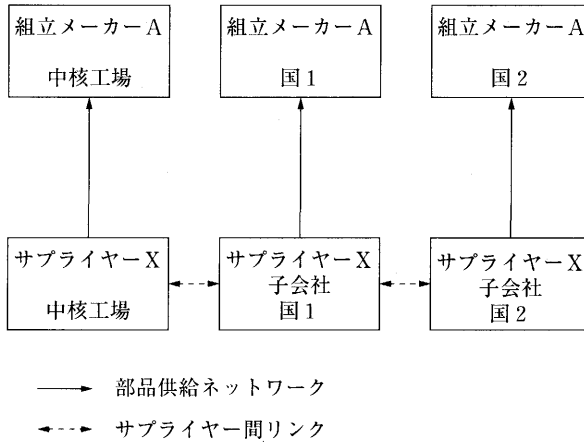
さらに、同一のプラットフォームあるいはモデルの車の部品では、一社調達(single sourcing)という政策がとられつつある。基本的にはたった1社の

図3 フィアット社のプロジェクト178のボディ・タイプ



(注) 図中の太線はハッチバックに対して共通でないボディ部分。
(出所) Fiat Automóveis S.A. 提供資料, 1997年8月25日。

図4 グローバル・ソーシング



(出所) Humphrey, Mukherjee, Zilbovicius and Arvix[1998].

サプライヤーがアSEMBラーの複数国の工場に部品を納入するという体制である(図4)。ブラジルのメルセデス・ベンツの例では、主要部品のサプライヤーはドイツのメルセデス・ベンツのそれと同一企業となっているが、それはシングル・ソーシングが進展していることを示している⁽¹⁴⁾。メルコスルでは世界仕様車が生産されているが、その部品もまた共通のものであり、しかも多くの場合、世界的なレベルで同一企業(多くが多国籍企業とその子会社)からの調達を目指されているのである。ローカルな企業は単に代替的な調達手段(一時的なあるいは少量の調達先)として存在しているにすぎない。

2. ツイン・プラント

メルコスルでは自動車メーカーが、域内各国で製品を特化し、相互に製品を供給する戦略をとっている。現実にはブラジルとアルゼンチンがメルコス

ルの生産国となるため、自動車メーカーは両国に工場（ツイン・プラント）をもち相互補完、分業体制を築いている（表3）。

例えば、フィアットはブラジルでコンパクト・カーのパリオを、アルゼンチンではフォードアセダンのシエナを、GMはブラジルでコンパクト・カーのゴルサ（Corsa）を、アルゼンチンでは同セダンを、という具合である。どちらかというとならぶとブラジルがより小型、アルゼンチンがより大型であるが、両国ともコンパクトから小型車を中心である。フォルクスワーゲン（VW）のように同一モデルを生産する企業もある。

前述のフィアットの「178計画」は、ブラジルで10億ドル投資しハッチバック・タイプのパリオ、ステーションワゴン・タイプのパリオウイークエンドの生産をすでに開始した。さらに今後ブラジルでは178ピックアップ、178バンを生産する予定である。他方アルゼンチンでは、コルドバ工場で6億ドル投資しセダン・タイプのシエナの生産をすでに開始した⁽¹⁵⁾。製品はそれぞれの国内市場に向けられるとともに、両国間で相互に輸出されている。例えばシエナは1997年に6万5000台生産し、3万2000台をブラジルに輸出する計画であった。98年には生産台数を12万8000台に増やし半分を輸出することになっている⁽¹⁶⁾。

ブラジルがコンパクト・カーでアルゼンチンがセダンという製品の仕分けの理由として、しばしばブラジルの方が所得水準が低くアルゼンチンの方が高い点が指摘されるが、重要な理由は、先に述べた税制上の優遇によってコンパクト・カーの市場が飛躍的に拡大し、ブラジルでコンパクト・カーの生産基盤が存在するという事実である。ブラジルとアルゼンチンの分業はブラジルにおける自動車市場の変化を踏襲したものである。

ツイン・プラントは、第1節で述べたブラジルとアルゼンチンの自動車協定に基づく輸出入の均衡原則に従うものである。均衡原則を達成するとともに規模の経済を実現する手段として、モデルによって生産国を分け製品を相互に供給しあうのがツイン・プラントのアイデアである。この原則は2000年にメルコスル統一自動車規則ができた折には撤廃される。しかし両国間に著

表3 ツイン・プラント戦略の概要

	ブラジル	アルゼンチン	備考
Fiat Auto	Palio (CC, 96年) Palio Weekend (CC, 97年)	Siena (4dS, 97年)	Palioの基本設計はイタリア。ブラジルで開発。Palio, Sienaともブラジル、アルゼンチン市場で販売のほか、ポーランド、トルコ、中国、ベトナム、ベネズエラ、南アフリカ、モロッコ、メキシコ (計画中を含む) へCKD供給, Palio Weekendはイタリアに輸出
GM	Corsa (CC, 94年) -(MCC, 99年)	Corsa (S, 97年)	Corsaは欧州開発車で南米に生産移管中。ベネズエラにCKD供給, スペイン、イタリアなどに完成車輸出
VW	Gol (CC, 93年)	Gol (CC, 93年)	Golはブラジル独自のモデル。2000年にGol後継車PQ24生産
Ford	Fiesta (CC, 96年) Ka (MCC, 97年)	Escort (SC, 96年)	Fiesta, Kaは欧州開発モデル
Renault	Mégane (SC, 99年)	Clio (CC, 96年) Mégane (SC, 97年)	アルゼンチンはCIADE社
Chrysler	Tagata (PU, 98年)	Cherokee (PU, 97年)	Tagata, Cherokeeは米国開発モデル
M. Benz	Class A (SC, 98年)	Sprinter (PU, 97年)	アルゼンチンはSEVEL社がライセンス生産
Toyota	Corolla (SC, 98年) -(CC)	Hulux (PU, 97年)	ブラジルのCCは未定

(注) 表中のかつこ内は車種, 生産開始年。CCはコンパクト・カー, 4dSはフォードアセダジ, MCCはミニコンパクト・カー, Sはセダン, SCは小型車, PUはピックアップ。

(出所) ANFAVEA [1997], 大久保[1997], [1998], ADEFA [1997], *Información de Prensa*, 各号その他より作成。

しい貿易不均衡が生じることになれば、何らかの保護的な措置が短期的にしる打ち出される可能性がある。それぞれが生産の適正規模に達したとしても、二重投資となるツイン・プラントではあるが、そうした事態に対する一種の「保険」としての機能をもつ。

このようにブラジル、アルゼンチンに立地した工場は両国を中心とするリージョナルなメルコスル市場を目標としているが、長期的にはそれにとどまるものではない。メルコスルをベースにしてその周辺市場さらには世界市場を狙っている。メルコスルは1996年6月にチリと、12月にはボリビアとの間で自由貿易協定を結んだ。これによってチリとボリビアは、関税同盟には参加しないが、メルコスルの準加盟国となった。チリとの協定は、2003年までに域内関税を段階的に切り下げ、2004年にはゼロにするというものである（特例品目についてはその例外とするが、それらも2014年までに全廃）。他方ボリビアとの協定は9割の品目について段階的に引き下げ2006年にゼロにするというものである（残りの1割は2014年）。

自動車メーカーはこうしたメルコスルの拡大に照準を合わせている。うちチリについては、2004年を待たずに1999年にメルコスル加盟国に対する関税が撤廃され、またメルコスル同様の自動車規則が制定される予定である。チリを含めた形でメルコスルの分業補完関係が実現することになる。チリがメルコスル同様の自動車規則を採用すると、チリ国内で自動車を生産している企業が、メルコスル同様、完成車、部品輸入のうえで有利となる。チリがこの政策を採用した背景には、チリ国内で乗用車を生産しているGMの影響力があつたとされる⁽¹⁷⁾。

さらに自動車メーカーはメルコスルから域外への輸出を図っている。例えばフィアットはメキシコ、南アフリカ、中国、ポーランドなど世界各国にCKD輸出を行っているし、GMはベネズエラにCKD輸出、スペイン、イタリアに完成車を輸出している（前出表3）。要するに、自動車メーカーの照準はメルコスルを超えて周辺国さらには世界市場にある。

3. 工場立地と部品調達体制

メルコスルの形成は企業の立地戦略にも大きな変化をもたらしている。一つは、従来は自動車産業が存在しなかったグリーン・フィールドへの立地である。もう一つは、アSEMBラーが自らの周辺にサプライヤー(部品供給会社)を立地させるフォロー・ソーシング (follow sourcing) である。これらグリーン・フィールドへの立地、フォロー・ソーシングは、メルコスルだけでみられるものではない。グリーン・フィールドへの立地は米国、英国などで広くみられる。フォロー・ソーシングは、いうまでもなく日本の部品供給体制のコピーであり、これもまた欧米その他で広く採用されつつあるものである。

グリーン・フィールドへの立地はとくにブラジルで顕著である。既存のアSEMBラーの新規工場、また新規参入したアSEMBラーの工場も、かつての自動車工業の集積地であるサンパウロ市周辺を避けるように新規工場を立地させている(表4)。その最大の理由は生産コストとくに労務費の削減である。輸入車に加えて域内他社との競合がコスト削減を迫っているのである。例えばVWの例では、現在の主力工場が立地するサンベルナルドドカンポと、新たにエンジン工場をつくったサンカルロスでは、同一職種で2倍の賃金格差が存在するといわれる⁽¹⁸⁾。

グリーン・フィールドへの立地の第2の理由は労働組合の影響を避けることである。それは労働コストを下げるためと新しい生産、管理技術の採用を容易にするためである。生産性、品質向上に不可欠な自動化、多能工化を図るためである。労働組合は生産、管理技術の革新には柔軟になってきたが、導入のための交渉のコストはなお大きい。

第3の理由は、必要とされる労働能力の変化である。かつての工場での生産は技能に多く依存してきたが、新工場では自動化が進められ、学歴が高くコンピューターを操作できる労働者を必要としている。そこで地方の教育水準の高い地域が選ばれている。

表4 ブラジルのANFAVEAメンバーの自動車生産の新規投資と立地 (1997年10月)

	所在地 (市・州)	製品・モデル	投資額 (100万ドル)	操業年月	初年度生産台 数(1,000台)
Agrale/Navistar	Caxias do Sul-RG	トラック	200	1998. 6	—
Chrysler	Campo Largo-PR	軽商用車pick-up Dodge Dakota	315	1998. 7	9
Chrysler/BMW	Campo Largo-PR	エンジン	500	1999	—
Fiat	Betim-MG	エンジン	500	1999	—
	B. Horizonte-MG	軽商用車Project 178	200	1999	n. d.
Ford	RG (市未定)		1,000	n. d.	n. d.
GM	Moji das Cruzes-SP	部品	150	1998未	—
	Gravatá-RG	乗用車・大衆車	600	1999	120
	RG (市未定)	エンジン, トランスミッション	500	1999	—
	中西・北・東北部	乗用車	150	—	—
Honda	Sumaré-SP	乗用車Civic Sedan	100	1997. 10	15
Iveco (Fiatグループ)	Sete Lagoas-MG	軽商用車Daily, Ducato	240	1999. 7	20
M. Benz	Juiz da Fora-MG	乗用車A Class	820	1998. 12	70
Renault	S. J. dos Pinhais-PR	乗用車Mégane, Scénic	1,000	1998. 12	110
Toyota	Indaítuba-SP	乗用車Corolla	150	1998未	15
VW/Audi	S. J. dos Pinhais-PR	乗用車Audi A3, Golf, Passat	750	1998未	168
Volvo	Curitiba-PR	キャビン	50	1998初	—

(注) 所在地中のRGはリオグランデドスル州, PRはパラナ州, MGはミナスジェライス州, SPはサンパウロ州。
(出所) ANFAVEA [1997]より作成。

フォロー・ソーシングもまたコスト削減を通じて競争力を高めるためのものである。夥しい数の部品からなる自動車にあっては、必要な部品が必要なだけ必要なときに供給されるジャスト・イン・タイム (JIT) が生産の効率と生産コストにかかわる。他方でこのJITが実現するには部品の品質が常に基準を達成している必要がある。そうでなければ不良な部品によってラインは停止してしまう。そのために全品質管理(TQC)が必要となる。さらに重要なのは、前述のように、世界標準仕様車という要請である。世界標準規格をもち質の高く安価な部品をJITで調達することが求められているのである。

こうした要請に対する一つの選択肢は部品輸入であるが、いうまでもなく輸入によってはJITは達成されない。そこで技術的に難度が高い部品とかJITがさほど重要でない部品を輸入している。関税の低下もあり部品輸入は増加している。自動車規則の枠組みのなかでアSEMBラーの輸入が大半と想像される。

しかし、長期的には国内で効率的な部品調達体制の構築が必要となる。生産コストを引き下げるためである。完成車市場の変化に対応して機動的に部品を調達するJITのためでもある。そこで、アSEMBラーは自らのプラントの周辺に部品調達網を編成しつつある。フォロー・ソーシングがその基本的なコンセプトである。フォロー・ソーシングは、組立工場の周辺に一次サプライヤーを立地させることである。フィアットは、サプライヤーを100キロメートル内の周囲に立地させる政策をとってきた。その結果フィアットの工場があるミナスジェライス州のサプライヤー数は1996年で77社になり、それらの企業からの調達額は全体の60%までになった。98年にはそれらを90社、75%まで高めることを計画している⁽¹⁹⁾。

アSEMBラーはまた一次サプライヤーの数を絞り込んでいる。最近ではシングル・ソーシングを目指している。ブラジルのフィアットはサプライヤーの数を1998年の510社から、95年の180社、97年(計画)の100社へと絞り込んできた⁽²⁰⁾。アSEMBラーはこれらのサプライヤーが自らの工場のそばに立地しJITで部品を納入することを要求している。フィアットはアルゼンチンで

も同様の部品調達体制の編成を目指している。

しかも、前述のように、アSEMBラーはグローバルな調達という政策から、世界的なレベルで単一のサプライヤーからの調達を目指している。それは部品コスト削減と製品開発期間短縮のためである。開発期間の短縮は製品コスト削減と市場にすばやく製品を提供することによって競争に勝つために不可欠である。

国際標準を達成しうる技術力を持ち、世界中の工場に部品を供給し、アSEMBラーと共同で製品開発に参加しうる能力をもつ企業は限られる。それは少数の外国企業である。こうして少なくとも一次下請については民族系企業は排除される。二次以下の下請についてもコスト、品質などの面から国際的にも競争力をもつ企業はやはり限られる。二次以下の下請では輸入にとって代わられる危険も大きい。組立の要素が高い一次と違って二次以下では個々の部品の標準化度はさらに高いからである。

サプライヤーにとって直接的に負担となるフォロー・ソーシングが実行されているのは、シングル・サプライヤーになれば大きな利益となるというインセンティブが一つにはある。もう一つは、自動車市場の停滞、モデル数の削減、部品の共通化などによって、サプライヤーに対するアSEMBラーの交渉力が高まったことがある。そのことが、負担の大きいアSEMBラー周辺への立地をサプライヤーに強めているのである。

第3節 地域統合の利益と不利益

メルコスルが正式に発足してまもないため、自動車産業について地域統合の成果を評価するのはなお時期尚早ともみれる。しかし、アルゼンチンとブラジルの間では、メルコスル発足前の1980年代から自動車貿易の自由化を推進し、自動車産業政策の調整を続けてきた。他方で、多国籍企業はそれに対応して、あるいはメルコスル発足を見越して、早くから両国で生産拠点を拡

充し、新規に拠点を築いてきた。こうした点を考慮すれば、現時点で自動車産業における地域統合の成果を評価するのは、必ずしも時期尚早とはいえない。アルゼンチン、ブラジルを含め加盟各国は2000年に統一した自動車規則のもとに移行することになっている。今後統合が円滑に進展するための条件を知るうえで、メルコスルのこれまでの成果を検討することは意義がある。

1. メルコスルの利益

メルコスルがもたらした効果として貿易の拡大がある。アルゼンチン、ブラジル間での自動車と自動車部品貿易は著しく増大している。とくに部品貿易は顕著である(表5)。それは自動車と部品の分業の発展を示している。背景には多国籍企業による製品の選択、分業、部品供給体制がある。

とはいえ、貿易の増加がアルゼンチン、ブラジル両国の利益となっているかどうかは必ずしも明瞭ではない。両国あるいはどちらか一国の消費者が、

表5 ブラジル・アルゼンチンの自動車輸出(1980~95年)

(単位:1,000ドル)

	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995
ブラジルからアルゼンチンへ								
自動車計	68,434	37,685	60,203	259,771	913,791	897,939	1,041,172	812,222
乗用車	16,819	2,168	4,611	110,388	408,861	279,692	231,751	190,069
貨物・特殊車	9,584	709	1,848	30,042	172,490	170,705	269,530	113,112
その他車両	27	0	0	0	3,440	21,766	19,388	1,923
部品・付属品	38,377	34,751	53,170	115,729	317,751	406,256	491,928	489,530
アルゼンチンからブラジルへ								
自動車計	19,381	36,095	53,615	112,941	217,942	503,633	693,233	1,096,821
乗用車	92	0	484	36,463	89,999	152,979	148,295	214,248
貨物・特殊車	24	0	0	2,262	9,058	88,888	205,924	480,509
部品・付属品	19,265	36,095	52,855	73,710	117,781	261,225	337,523	399,012

(注) 自動車計には表記以外の項目の数字を含む。

(出所) Tradecompassインターネット情報(www.trade.compass.com)から作成。

表6 ブラジルの自動車の主要車種別生産規模の推移 (1990~96年)
(単位:台)

モデル(メーカー)	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Uno (Fiat)	131,372	136,640	131,131	183,999	251,952	266,501
Escort (Ford)	79,928	86,136	63,391	138,152	157,080	152,215
Chevette/Corsa (GM)	29,632	26,841	41,034	32,773	368,304	156,573
Gol (VW)	138,029	147,167	186,254	205,304	225,911	304,457

(出所) Carvalho coord. [1997].

メルコスルによって、域外国からの輸入よりも価格の高いあるいは品質の低い製品の購入を強いられたとしたら、厚生水準が低下したことになる。つまり、地域統合による貿易創出効果よりも貿易転換効果の方が大きかったことになる。アルゼンチン、ブラジル両国の自動車産業の技術水準はなお低く、その可能性は大きい。

しかしながら、地域統合の利益は、こうした静学的な解釈だけでは十分でない。地域統合は、市場の拡大にともなう、規模の経済とか学習効果といった動学的な利益をもたらす可能性がある。ブラジルの自動車生産を、プラットフォームを共通とするモデルでみると、生産量は飛躍的に増加している(表6)。規模の経済が実現し、単位当たりコストが低下したものと想像される。

プラットフォームを共通とするモデルの生産量の増加はメルコスル以外の理由に基づくところが大きい。すなわち、コンパクト・カーの普及は税制の恩典によるものであり、プラットフォームの共通化は世界的な流れに沿うものである。しかしながら、世界仕様のコンパクト・カーの投入はメルコスル域内市場の拡大に基づくものであり、またメルコスルを世界の生産拠点の一つにしようとする意図に基づくものである。プラットフォームを共通にするモデルでの生産量の増加は、同一のプラットフォーム上で作られる多様なモデルの生産コストを引き下げるが、それは各モデルに対する市場がメルコスルによって拡大したからである。メルコスルにおけるツイン・プラントもまた各モデルの製造コストのいっそうの低下をもたらした⁽²¹⁾。

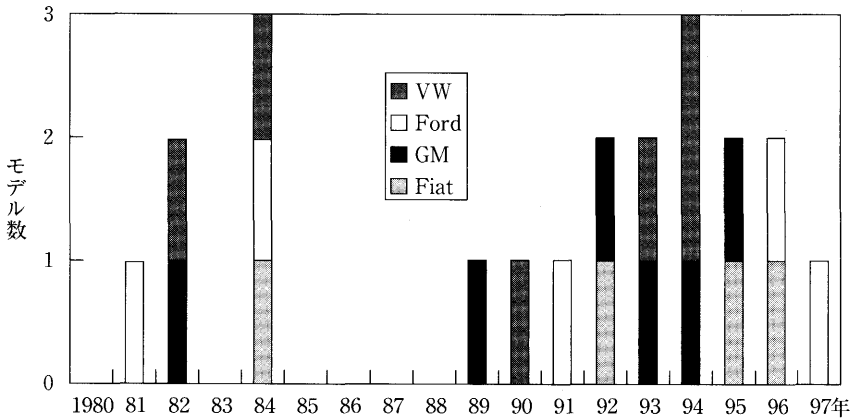
フォードとVWは1990年にブラジル、アルゼンチンにおいて合弁会社アウトラティーナ (Autolatina) を設立したが、これは両国内の市場の停滞のなかで、完成車、部品の開発と生産コストを引き下げ、市場での競争力を高めることを目的としていた。しかし、両国の市場が回復し、またメルコスルの成立によって市場が広域化したため、単独でも生産を増加させることが可能になったとの判断から、95年アウトラティーナを解散した。メルコスルは企業関係にも影響を与えたのである。

メルコスル形成はまた投資誘発効果をもった。すなわち、既存のアセンブラーによる新規投資、さらに新規参入企業による投資を促した。上述の生産量の増加は一部これら新規の投資による。もちろんこれはメルコスルの効果がすべてではない。すなわちブラジルにおける既存メーカーによる新規投資はコンパクト・カーを中心とするブラジル市場の飛躍的な拡大に部分的に関係しているし、アルゼンチン、ブラジルへの新規企業の参入は保護主義的な自動車規則への対応という面が大きい。しかしながら、既存メーカーによる新規投資も新規企業の投資もともに、メルコスルというより広域な市場の形成が重要な動機になっている。

メルコスルの利益は、域内市場の拡大によって、それを見越した投資と生産がなされただけではない。フィアットに典型的にみられるように、メルコスルでの生産は、単に域内市場を目標にしているだけでなく、周辺さらには世界市場をも目標としている。メルコスルによって他地域よりは相対的に広範な市場が形成されたことが、メルコスルを周辺および世界市場への生産拠点の一つとさせたのである⁽²²⁾。

こうした規模の経済、投資の誘発だけではなく、メルコスルの形成は自動車産業に技術の革新をもたらした。1990年代に自動車メーカーは新しいモデルを投入し、新しい機械設備を導入し、日本的な管理技術を導入してきた。またサプライヤーとの関係も日本の下請制にならない再構築してきた⁽²³⁾。ブラジルのアSEMBラーによる新モデルは90年代に入り増加している(図5)。これはメーカーが競ってコンパクト・カーを投入したためであるが、それらは

図5 ブラジルの組立メーカーの新規モデル発売数の推移（1980～97年）



(出所) Carvalho coord. [1997].

ブラジル市場だけではなくアルゼンチンその他のメルコスル市場を念頭においている。アルゼンチン、ブラジルにおける既存メーカーによる新設のプラント、新規参入企業のプラントの多くでも新しいモデルの生産が計画されている（前出表4）。

前述のように、メルコスル形成は多数の新規参入を促したが、それは自動車市場を競争的にした。メルコスル域内の自動車市場は、その産業の成立以来、競争が著しく不足していた。政府が産業育成の観点から手厚く保護したのが最大の要因であった。自動車メーカーは、そうした環境のなかで、競争よりも他のメーカーとの共存を選好し、寡占的利益を享受してきた。既存メーカーに有利な1996年のブラジルの自動車規則も、ある意味では、そうした企業行動の表われといえる。したがって、自動車規則が多数の新規参入をもたらしたことは、既存メーカーにとって思わぬ事態だったかもしれない。既存メーカーはなお先発の利をもつが、新規参入が市場を競争的にしているのは疑いのない事実である。新規参入による競争の激化は、アルゼンチン、ブラジル両国で、生産コスト削減や品質向上、そのための近代技術や管理技術の

導入を促している要因となっている⁽²⁴⁾。

2. メルコスルの不利益

このようにメルコスルにおける自動車規則と多国籍企業の行動は、多くの経済的な利益を実現したが、他方で不利益も存在する。しかも、地域統合は、加盟国間、加盟各国内のセクター間、加盟国と非加盟国間で、利益と不利益が不平等に配分されている。それらの解決は、2000年に統一自動車規則に移行するための条件であり、また自動車産業が各国の基幹産業であることを考えれば、メルコスルの発展の条件でもある。

メルコスルがもたらす第1の不利益は、域内各国間の利益と不利益の不平等な配分の問題である。ツイン・プラントでは多国籍企業の経営戦略によって製品選択（ブラジルがコンパクト・カー、アルゼンチンが小型車）がなされているが、それぞれの市場成長率は異なる。2000年まではアルゼンチン、ブラジルの間では輸出入の均衡原則があり、それまでは問題は顕在化しないが、域内の自動車貿易が完全に自由化された場合、二国間で得失が生じる可能性がある。

さらに本質的な問題がある。ツイン・プラントにおいて製品を特化するのは、繰り返し述べるように、それによって規模の経済を実現するためのものである。しかし、ほかの条件を無視するならば、プラットフォームを共通としている二つのモデルあるいはボディ・タイプの場合では、それらを同一工場で生産する方が効率的である。同一ラインで混流によって生産することが可能だからである。そこで個々の工場での生産規模が小さい場合、ツイン・プラントは非効率なものとなり、それを改めるため、多国籍企業が工場の立地の再編（特定の加盟国への生産の集約）を行う可能性がある。

しかし、ツイン・プラントが多国籍企業によって選択されるのは、単なる経済的技術的な理由に基づくものではなく、より政治的な理由との妥協の結果である。国家主権の問題は地域統合によっても決してなくなならない。工場

が一方に偏在し貿易不均衡が生じれば、それは必ず政治問題化する。ツイン・プラントはそれを避ける一種の「保険」の意味があるのである。

利益と不利益の不平等な配分は自動車生産国と非生産国の間にもある。ウルグアイ、パラグアイの2カ国では、自動車産業の基盤はほとんどなく、その結果2000年以降はほぼ完全な自動車輸入国となる。ウルグアイ、パラグアイにとっては自動車を生産するよりも輸入の方が経済的な厚生が高まる可能性が高い。その場合の問題は、アルゼンチン、ブラジル産の自動車が域外からの輸入よりも価格、品質などで優れているかどうかである。そうでなければ貿易転換効果によってウルグアイ、パラグアイの経済的厚生は小さいものとなる。

メルコスルのもたらす第2の不利益は、域内各国内での利益と不利益の不平等な配分に関わるものである。利益・不利益の配分問題で最大の争点は、消費者の不利益に関してである。輸入に対して保護主義的な自動車規則が、生産者に利益となる一方で、消費者に不利益になったかどうか、厚生が低下したかどうかである。高率の域外関税によって消費者が高品質で安価な輸入車の購入が困難になり、低品質で高価な国産車の購入を強いられている。しかし、産業保護はかつてに比べれば格段に小さくなっており、また新規参入によって市場が競争的になり、そのことが自動車メーカーの効率向上(価格の低下と品質の向上)を促している。消費者の不利益は縮小していくことになる。加えて、輸入自動車はきわめて奢侈的なものであり、たとえ輸入車の購買層である高所得層の厚生が低下したとしても、国内自動車産業の発展、雇用の維持の利益の方が、社会的政治的な意味を含めて、大きいであろう。

加盟国内での不平等な利益と不利益の配分は、工場立地の地域的な偏りにおいても問題になる。メルコスルの形成は、アルゼンチンとブラジルの両国で、域内需要の拡大と将来の輸出拠点を見越した数多くの新規工場建設を促したが、その多くはグリーン・フィールドへの立地である。それは新規参入企業に顕著であるが、既存メーカーの新工場建設の場合もみられる。後者の場合、一部は既存工場の閉鎖を前提としている。こうした工場の再配置はと

くにブラジルで顕著である。それは、グリーン・フィールドでの雇用を増やす一方で、従来の自動車生産地域、ブラウン・フィールド（とくにサンパウロ大都市圏）での雇用を減少させている。

不平等な利益・不利益の配分は労働者間にもある。自動車産業では、世界仕様車の生産、生産コスト削減のため、生産の自動化、多能工化など生産労働組織の再編、外注化が進められているが、これらの合理化は、ブラウン・フィールドでの雇用の減少だけでなく、技術者・技能労働者間、技能労働者・単純労働者間の賃金格差を拡大した。技能労働者、単純労働者の過剰という雇用状況は、企業の経営権を強化させ合理化を容易なものとしている。

利益と不利益の不平等な配分はセクター間にもある。アルゼンチン、ブラジルの自動車規則に従って生産するアSEMBラーには、輸出入の均衡、一定の国産化率の義務が課せられている。こうした制約はあるものの、それを達成すればきわめて低率の優遇関税で部品を輸入できる。一般の輸入についても部品の関税は完成車のそれに比べて低い。確かに自動車生産が増大すれば、部品販売が増え、部品工業も潤うという関係はある。しかし、部品工業が、産業保護という観点からは不利な立場に置かれているのは否めない。自動車部品工業は、部品を世界標準に合致させるという困難な課題に直面している。他方でアSEMBラーがサプライヤーの選別を強化している。自動車規則が部品工業にとって不利であるという産業政策の偏向、部品取引をめぐるアSEMBラーとサプライヤーの経済力の非対称性が、部品工業に困難をもたらしているのである。

もちろん、すべての部品メーカーが同じように不利な状況にあるのではない。アSEMBラーのグローバル・ソーシングに対応できる企業は取引を拡大することが可能である。しかし、そうした企業はほとんどの場合、高い技術力を持ち、そしてそれ以上に重要なことだが、世界各国で部品を供給可能な多国籍企業に限られるであろう。一次のサプライヤーについては民族系企業は排除されることになろう。事実ブラジルでは大規模な民族系部品企業が事業を放棄し多国籍企業に買収されている。二次以下の部品工業では民族系は

存続しつづけるであろうが、経済力の非対称性から、不利な取引条件を強いられる。

メルコスルのもたらす第3の不利益は、域外国と域外企業が不利益な扱いを受ける点である。一つは、いうまでもなくメルコスルが域外からの自動車輸入を制限していることである。もう一つは、自動車規則の定める輸出入均衡、国産化規制が、新規参入企業に不利となっていることである。この輸出入均衡、国産化規制については、それがTRIMs協定に違反すると批判されている。

輸入制限と域外企業の差別はまた、多国籍企業の寡占的対応 (oligopolistic reaction) を引き起こした。つまり地域統合が新規投資 (直接投資転換効果) を実現したのであるが、それは自動車の生産能力を飛躍的に高めた一方で、過剰能力と過当競争の危険をもたらしている。域内市場、輸出は不確実性もっている。多国籍企業とりわけ新規参入者は大きなコストとリスク負担をせざるをえない。

むすび——政策課題

メルコスルの形成とそのもとの自動車政策は、加盟国の自動車産業の発展という観点からは、概ねプラスの効果をもたらしたと評価できる。多くの新しいモデルが投入された。プラットフォームの統一によって生産規模が拡大し、生産コストが低下した。多くのアSEMBラーがアルゼンチン、ブラジルに拠点を設けるツイン・プラントが一般化した。両国の間で製品の専門化がなされ、分業によって規模の経済が実現された。メルコスルおよび周辺国市場を狙った新規投資が増加し、生産基盤が拡大した。生産能力の飛躍的な向上はメルコスルを世界自動車生産の拠点の一つとした。新規投資は域内での競争を促進し企業にコスト引下げ、品質向上などを強いた。

これらの利益に比べれば、メルコスルの不利益は小さい。しかしながら、

不利益の克服、緩和はメルコスルが発展し成功を収めるためには不可避の課題である。それが可能でないならばメルコスルの進展は緩慢なものとなり、あるいは途中で頓挫するかもしれない。

一つの課題は、加盟各国間での利害の調整である。メルコスルでは2000年に域内での自動車の輸出入は完全に自由化される。それ以前に、著しい貿易不均衡が生じないように加盟各国が自動車産業を育成できるかどうかは課題となる。それが実現できれば域内で産業内分業が発展・深化し、加盟国の自動車産業もまた発展しよう。しかし、発展が跛行的であれば、貿易自由化後に貿易不均衡が生じよう。現実には跛行的な発展は不可避である。したがって問題はむしろ、貿易自由化の一方で、貿易不均衡を減らす仕組みをどう作るかが鍵となる。これはアルゼンチン、ブラジルの間でとくに問題となる。

ウルグアイ、パラグアイの場合は、現実には自動車産業はなきに等しい。2000年の状況も同じである。この2カ国の場合の不利益はむしろ、メルコスルへの参加によって、消費者が対外共通関税によって域外からの高い輸入車あるいは域内車を買わされる点である。この問題の解決は対外共通関税ができるだけ低く設定されることである。それ以上に重要なのは、ウルグアイ、パラグアイが他の域内加盟国あるいは域外へ自動車以外の商品を輸出し外貨を稼げるかどうかである。

第2は域内各国での利害の調整である。一つはブラウン・フィールドでの雇用の確保である。グリーン・フィールドへの自動車産業の移動は不可避な過程である。ブラウン・フィールドでの雇用の減少もまたしかりである。問題は排出された労働力を吸収する産業が生まれるかどうかである。現実には新たな産業の創出は容易でない。失業は一瞬だが、就職には時間がかかる。ブラジル自動車産業のサンパウロからの移動は、従来の労使関係の清算とともに、従来の熟練の解体を意味している。労働者にはコンピュータのプログラム作成、読解力、操作など高い技術的知識が要求されている。そうした能力は一朝一夕には身につかない。こうした状況を考慮すれば、短期的には社会政策が、より中長期的には労働者の訓練が必要となろう。

自動車部品工業については、自動車規則がアSEMBラーに有利であることを考えれば、部品輸入に対する関税の適正化など、産業政策の偏向を修正することが必要となろう。しかしより重要な問題は、部品工業とりわけ民族系企業の技術力、経営力の全体的な低さである。二次以降の部品企業の技術力、経営力向上への支援が必要となろう。アSEMBラーとサプライヤー、そして一次のサプライヤーと二次のサプライヤーという具合に経済力が非対称で、その結果より後列のサプライヤーが不利な取引条件を強いられていることを考慮すれば、不公正な取引に対する監視・規制など競争政策が必要となる。

最後にメルコスル域外との調整については、基本的には、輸出入均衡、国産化率などの制限的な規則を徐々に撤廃していくことである。それらの撤廃は、メルコスル域内で自動車産業の分業・補完関係が深化し、それを通じて各国の自動車産業の発展が着実に進展していくことによって初めて可能となる。つまり自動車産業の不断の革新と、それを促し強制する段階的な自由化を内容とする産業政策が必要となる。

[注] _____

- (1) 大久保 [1998].
- (2) 以下、山本 [1995], 山田 [1997] などによる。
- (3) 詳細は矢谷 [1997], pp. 23-25.
- (4) 小池 [1995], p. 10.
- (5) 矢谷 [1997], pp. 25-28.
- (6) Jürgens, Malsch and Dohse [1989], pp. 54-58.
- (7) Humphrey, Mukherjee, Zilbovicius and Arvix [1998], 田中 [1998].
- (8) 藤本 [1995].
- (9) 田中 [1996], 第5章。
- (10) 小池 [1993].
- (11) ANFAVEA [1997].
- (12) Fiat Automóveis S.A., 1997年8月25日入手資料。
- (13) Weiss [1996], p. 84.
- (14) Humphrey, Mukherjee, Zilbovicius and Arvix [1998], p. 166.
- (15) Fiat Automóveis S.A., 1997年9月25日入手資料。

- (16) Fiat Auto Argentina, "La Planta de Córdoba," 1997, pp. 19-20.
 (17) A社ヒアリング, 1997年11月12日。
 (18) 自動車産業の労働者が参加するABC金属労組でのヒアリング, 1997年9月2日。ABCは, 自動車産業がこれまで集中していたサンパウロ市近郊のサントアンドレ, サンベルナルド, サンカエタノ市の略。
 (19) Fiat Automóveis S.A., 1997年8月25日入手資料。
 (20) Carvalho coord. [1997], p. 80.
 (21) ibid., pp. 29-30.
 (22) Kosakoff and Porta [1997], p. 28, Carvalho coord. [1997], p. 30.
 (23) Fleury and Humphrey [1993], Fleury and Fleury [1995], Fleury and Salerno [1995], Araújo de Castro coord. [1995], Weiss [1996].
 (24) Kosakoff y Porta [1997], pp. 30-31.

〔参考文献〕

<日本語文献>

- 大久保敦 [1997] 「確立しつつある域内自動車生産体制 (メルコスール)」 (『通商弘報』 6月20日)。
 — [1998] 「競争市場に備える域内自動車産業 (メルコスール)」 (Carta de JETRO, Vol. V-11, No. 221, 4月8日)。
 小池洋一 [1993] 「経済開放下のブラジル自動車産業」 (『アジ研ニュース』 第14巻第6号, 6月)。
 — [1995] 「経済自由化と生産, 雇用——ブラジル自動車産業を中心に」 (『ラテンアメリカ・レポート』 Vol. 12, No. 3, 9月)。
 田中祐二 [1996] 『新国際分業と自動車多国籍企業——発展の矛盾』 新評論。
 — [1998] 「世界標準をめぐる多国籍企業のソーシング戦略とラテンアメリカ——大競争時代におけるワールドカー戦略の再来とブラジル自動車産業」 (『立命館国際研究』 第10巻第4号, 3月)。
 藤本隆宏 [1995] 「能力蓄積の過剰適応」 (企業研究グループ編『日本企業の適応力』 日本経済新聞社)。
 矢谷通朗 [1997] 「ブラジルの自動車投資摩擦とWTO」 (『ラテンアメリカ・レポート』 Vol. 14, No. 2, 6月)。
 山田義雄 [1997] 「メルコスールの発足とその発展」 (『海外投資研究所報』 第23巻第5号, 5月)。
 山本珠代 [1995] 「メルコスール諸制度の進捗と域内経済の活発化」 日本貿易振興会。

〈外国語文献〉

- ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores) [1997], *Industria automotriz argentina 1997*, Buenos Aires.
- ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) [1994], *Indústria automobilística brasileira: uma história de desafios*, São Paulo.
- [1997], *Anuário estatístico da indústria automobilística brasileira 1997*, São Paulo.
- Araújo de Castro, Nadya coord. [1995], *A máquina e o equilibrista: inovações na indústria automobilística brasileira*, São Paulo: Paz e Terra.
- Carvalho, Ruy de Quadros coord. [1997], “Abertura comercial e mudança estrutural na indústria automobilística brasileira,” Campinas: DPCT/IGT/UNICAMP.
- Fleury, Afonso and John Humphrey [1993], *Human Resources and the Diffusion and Adaptation of New Quality Methods in Brazilian Manufacturing*, Brighton: Institute of Development Studies.
- Fleury, Afonso and Maria Tereza Fleury [1995], “Trailing New Patterns of Organization: The Case of General Motors do Brasil,” paper presented for the 10th World Congress of IIRA, Washington, D.C., June.
- Fleury, Afonso and Mario Sergio Salerno [1995], “Hybridisation of Industrial Models in the Brazilian Automobile Industry,” in *GERPISA: Anais do Troisième Rencontre internationale: Les nouveaux modèles industriels*, Paris.
- Girado, Gustavo Alejandro [1996], “Inversión y productividad en la Argentina, el caso del sector automotriz,” Buenos Aires: Instituto de Investigaciones Económicas, Universidade de Buenos Aires.
- Humphrey, John, Avinandan Mukherjee, Mauro Zilbovicius and Glauco Arvix [1998], “Globalization, FDI and the Restructuring of Supplier Networks: The Motor Industry in Brazil and India,” in Kagami, Humphrey and Piore eds. [1998].
- Jürgens, Ulrich, Thomas Malsch and Knuth Dohse [1989], *Breaking from Taylorism: Changing Form of Work in the Automobile Industry*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Kagami, Mitsuhiro, John Humphrey and Michael Piore eds. [1998], *Learning, Liberalization and Economic Adjustment*, Tokyo: Institute of Developing Economies.
- Kosakoff, Bernardo y Fernando Porta [1997], “La inversión extranjera directa

en la industria manufacturera argentina: tendencia y estrategia recientes," Buenos Aires: ECLAC.

SINDIPEÇAS (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores-Sindipeças) [1996], *Desempenho do Setor de Autopeças*, São Paulo.

Weiss, James Manoel Guimarães [1996], "Uma contribuição ao estudo da administração estratégica de suprimentos industriais: estudos de casos em competitividade empresarial no setor automobilístico brasileiro," Tese de Doutorado, São Paulo: FEA, Universidade de São Paulo.